

Сальвадор Альенде не забыт!

Москва, 11 сентября 2023 года, 11:00. У мемориальной доски Сальвадору Альенде – президенту Чили, чьим именем названа улица в районе Сокол – собирались чилийцы, дипломаты из латиноамериканских стран, московские коммунисты и комсомольцы, сотрудники библиотеки имени Пабло Неруды, музыканты из группы «Гренада», активисты Интербригады КПРФ. Всех объединяло одно – память о человеке, который пал, защищая свою страну и свои идеалы. Здесь прошёл короткий митинг солидарности.

Ровно 50 лет назад, 11 сентября 1973 года, в Чили произошёл военный переворот. Его организовали не местные генералы – хотя именно генерал Пиночет стал лицом диктатуры. Настоящие нити управления тянулись в Вашингтон – к Совету национальной безопасности, которым тогда руководил Генри Киссинджер. Операцию провели агенты ЦРУ.

В тот день чилийские ВВС разбомбили телерадиостанции «Порталес» и «Корпорасьон» – голоса, поддерживавшие легитимное правительство. Были уничтожены две телевизионные башни в Сантьяго – столице Чили. Военные расстреливали социалистов, коммунистов, профсоюзных лидеров. Офицеров, отказавшихся участвовать в перевороте, убивали. По всей стране шли массовые аресты. Это была не стихия – это была чётко спланированная военная операция с участием пехоты, танков и авиации.

В 11 утра начался штурм президентского дворца. Защищали его около сорока чело-

век – среди них десять женщин, включая трёх дочерей Альенде. Президент лично руководил обороной. Он сумел подбить из гранатомета танк мятежников и пал смертью храбрых с автоматом Калашникова в руках. Но даже после смерти его не пощадили: тело расстреляли в упор – настолько велика была ненависть к нему путчистов.

Сальвадор Альенде вошёл в историю как символ сопротивления американской диктатуре и борьбы за настоящую, народную демократию. Он хотел освободить Чили от гнёта транснациональных корпораций, сделать страну независимой и справедливой. Его программа – национализация ключевых отраслей, аграрная реформа в пользу простых людей – шла вразрез с интересами США, считавших Латинскую Америку своим «задним двором». Одна Куба их уже раздражала – второго «социалистического очага» они допустить не могли.

История чилийского переворота – это урок для всех. Урок о том, на что способны США и их союзники, когда им что-то мешает.



Законы и международное право для них – пустой звук. Глядя на события полувековой давности, невозможно не вспомнить, что происходит сегодня. Когда мы говорим о событиях более чем полувековой давности в Чили, напрашиваются ассоциации с тем, что происходит в наши дни. Но печальный опыт Чили даже в СССР правильно оценён так и не был. А может, и был, но не теми людьми и не с теми целями. И уже вскоре свои «чикагские мальчики» вовсю штурмовали на территории бывшего Советского Союза, а судьбу стадионов Сантьяго в октябре 1993-го повторил стадион «Красная Пресня» у Дома Советов в центре российской столицы.

Сальвадор Альенде не забыт. Он – пример лидера, который не просто говорил о справедливости, но и отдал за неё жизнь. Его убили за то, что он был социалистом.

Даже враги не смогли очернить его память. На импровизированном митинге в Москве выступили заведующая посольством Венесуэлы в РФ Катюса Родригес консул из посольства Чили в РФ Патрисио Кинтреман, представитель Союза студентов Чили Уинкауэ Камила, генеральный секретарь Коммунистической партии Чехословакии Роман Блашко, левый активист из Мексики Хуан Арон Родригес член Бюро, а также московские российские коммунисты. Они возложили цветы к мемориальной доске Сальвадора Альенде. Завершилась акция памяти песнями чилийского сопротивления, которые родились в те трагические для чилийского народа дни 52 года назад.

Память о выдающемся сыне чилийского народа в наших сердцах будет жить вечно.

Пресс-служба МГК КПРФ

Несмотря на протесты жителей и первые ДТП, власти продолжают масштабную перестройку дорожной инфраструктуры в Северо-Восточном округе столицы. Мы уже писали, что на улицах Лескова и Широкой в Бибирево и Северном Медведкове ускоренными темпами идут работы по переносу выделенной полосы для автобусов из правого ряда в левый. Этот проект, начавшийся с Череповецкой улицы, теперь продлевают почти до метро «Медведково», создавая тем самым крупнейший в Москве девятикилометровый скоростной коридор для общественного транспорта. Несмотря на то, что уже сентябрь, а работы по планам обещают закончить до конца лета, на этих улицах продолжаются нескончаемые «улучшения».

Как пояснил заместитель главы управы Бибирево, «подрядчиков несколько подвели поставщики оборудования для светофоров». Попутно все сети убирают под землю, что также требует дополнительного времени.

Согласно новому плану, автобусы теперь будут двигаться по левому ряду, а остановки разместятся на специальных «островках безопасности» в центре проезжей части. Для пассажиров это означает необходимость каждый раз переходить дорогу, чтобы добраться до остановки. На перекрестках приоритет будет отдан общественному транспорту, а поворот налево для обычных автомобилей окажется под запретом.

Что характерно, на улицах Лескова и Широкой выделенную полосу отделяет длинная плат-

Островки раздора



форма, которая должна предотвратить помехи со стороны автомобилей. Однако в случае поломки автобуса съехать с полосы будет проблематично.

В Департаменте транспорта Москвы приводят впечатляющие цифры: по их данным, на Череповецкой улице движение автобусов благодаря выделенке ускорилось на 40%.

«Когда полоса проходила справа, она очень часто прерывалась на заезды во дворы, повороты автомобилистов. Новая полоса получается сплошная, и автобусы получают абсолютный приоритет», – объяснили чиновники. Жители же отмечают, что на этих улицах большое количество перекрёстков и остановок, поэтому автобусы «вынуждены постоянно тормозить», что сводит на нет возможное ускорение. К тому же бывали случаи, что водители путают полосы и заезжают не на свои, а на те, где должен свернуть автобус. Особую тревогу вызывает бли-

зость школ вдоль улицы Лескова – родители боятся, что дети будут перебегать дорогу в неподходящих местах, не дожидаясь светофора.

Мнения в соцсетях раскрывают глубину проблемы. Один из пользователей с горечью констатирует: «Натерпелись мы с этих островков у нас в Отрадном, 154 заявления в прокуратуру – и всё без толку... Ну кто же сам против себя будет воевать...».

Многие открыто задаются вопросом о мотивах проекта. Всё громче звучит тема коррупции: «А кто это придумал и чем руководствовался? Или это опять распил бюджета? Выделили деньги на асфальт, островки и бордюры, поэтому они решили их впихнуть посреди улицы?». Жители не понимают и логики решений: «Кому лучше от этого будет? Водителям? Пешеходам? За три года третий раз поменяли остановку – зачем?». Недовольство вызывают и сроки выполнения работ: «Вам недостаточно того, что плитку на платформе Би-

брево делают уже какой? Второй, третий год? Хотя к лету этого года должны были закончить. Значит, что-то там нечисто».

Жители страдают и от последствий строительства: «Изуродовали весь район: грязь, пыль, столбом, кошмар. В управу писала, что за издевательства над людьми: люди стоят, пока ждут свой автобус, все в пыли, дышать нечем, должны были чаще проливать дороги, чтобы пыль столбом не стояла. Да и ещё эти рабочие оставляют после себя грязь, убирать их не учили».

Представители властей заявляют, что учли ошибки, допущенные на Череповецкой улице, где ширина некоторых «островков» была меньше нормативной. Поэтому на Лескова и Широкой новые «островки» все от 3 метров. На Череповецкой действительно есть одна платформа шириной 2,3 метра.

Однако уже появились первые сообщения о ДТП на Лескова напротив магазина «Будапешт». Это порождает новый виток тревог: «А что будет, если фура влетит в толпу, ожидающую автобус?».

К слову, на Череповецкой улице в Москве, где были установлены «островки безопасности» для остановок общественного транспорта, действительно зафиксированы многочисленные аварии и инциденты. По официальным данным прокуратуры, с 1 сентября 2024 года по февраль 2025 года на Череповецкой улице произошло 43 ДТП, в которых четверо человека пострадали и один погиб. Для сравнения: в период с 1 января по 31 августа 2024 года (до начала работ по благоустройству

стру) было зафиксировано 79 ДТП с 10 пострадавшими, но без смертельных случаев.

В зимний период были зафиксированы случаи, когда автомобили выезжали на сами островковые платформы, где находились пассажиры. К счастью, тогда обошлось без жертв, но риски были признаны крайне высокими. В некоторых сообщениях утверждается, что на небольшом отрезке улицы происходит до 5-6 ДТП в день.

Многие жители высказывают предположение, что реальной целью проекта является не улучшение транспортной ситуации, а освоение бюджетных средств. Некоторые пытаются найти хоть какой-то позитив: «Одна надежда – на жадность. Быть может, через год они захотят очередного распила бюджета и начнут сносить островки. Правда, тогда ещё год пыли, грязи и разрухи, но это самый оптимистичный вариант, к сожалению».

Власти, между тем, представляют проект как часть масштабной программы развития транспорта в рамках форума «Территория будущего. Москва 2030», который проходит на 11 флагманских площадках города. На форуме демонстрируются достижения столицы в области транспорта, градостроительства и промышленности, представляются перспективные разработки. Правда, нужно ли это всё самим москвичам, что порой имеют совсем другое мнение? Поэтому вопрос о том, станет ли новая транспортная схема шагом к городу будущего или превратится в очередной градостроительный провал, который придется исправлять следующим поколениям чиновников, остаётся открытым.

Мария Климанова
по материалам СМИ